

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner,  
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/8438 –**

### **Bauwerksinspektion der Schleusen Kiel-Holtenau am Nord-Ostsee-Kanal im Jahr 2019**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Auf der Internetseite der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurde am 11. Februar 2019 bekanntgegeben: „Die Schleuse Kiel-Holtenau wird im Jahr 2019 gewartet (repariert und inspiziert = geprüft). Hierzu wird je eine große Schleusenkammer zu folgenden Zeiten außer Betrieb genommen: die Nordkammer von Dienstag, 23. April 2019 bis Dienstag, 14. Juni 2019 und die Südkammer von Montag, 5. August 2019 bis Freitag, 27. September 2019. Die Wartung und die damit verbundene Sperrung von je einer Schleusenkammer ist notwendig, um die planmäßige Verfügbarkeit und Betriebssicherheit unserer über 100 Jahre alten Schleusenanlage sicher stellen zu können“ ([www.wsa-kiel.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Kiel-Holtenau/DE/0\\_Startseite/Aktuelle\\_Meldungen/Schleusenwartung\\_2019.html](http://www.wsa-kiel.wsv.de/Webs/WSA/WSA-Kiel-Holtenau/DE/0_Startseite/Aktuelle_Meldungen/Schleusenwartung_2019.html)).

Die Sperrung beider „Großen Schleusen“ im März 2013 hat gezeigt, wie sehr Schiffsmakler und die am Kanal ansässigen Dienstleistungsunternehmen von einem möglichen Rückgang der Schiffspassagen wirtschaftlich betroffen sind (Deutsche Verkehrs-Zeitung, „Maritime Verbände für Notfallplan am NOK“, 5. September 2013; Deutsche Verkehrs-Zeitung, „Der Kanal darf nicht verfallen“, 14. März 2013). Das Einkommen von Kanalsteuern und Lotsen ist variabel und direkt abhängig von der Anzahl und der Größe der Schiffe, die den Kanal passieren. Am 14. Januar 2016 berichtete die „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ im Artikel „Kanallotsen gehen bei defekten Schleusen leer aus“ über das Urteil des Oberlandesgerichtes Schleswig, wonach Lotsen keinen Anspruch auf Verdienstausfallentschädigung bei einer Vollsperrung des Nord-Ostsee-Kanals haben (vgl. auch <https://schleswig-holstein.de/DE/Justiz/OLG/Presse/PI/201601schleusertoredefekt.html>). Die Bundesregierung als Betreiber dieser Bundeswasserstrasse trägt hier eine besondere Verantwortung.

Die Bauwerksinspektion und ggf. Schleusensanierungsarbeiten sind aufgrund des Alters der Bauwerke zwingend notwendig (Deutsche Verkehrs-Zeitung, „Seit Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren“, 15. März 2013). Die letzten Bauwerksinspektionen mit ähnlich langen Zeiträumen der Außerbetriebnahme von je einer „Großen Schleuse“ in Kiel waren 2007, 2013 und 2017. Während dieser

Zeit wird nach Ansicht der Fragesteller die Schifffahrt beeinträchtigt, es kommt zu teils langen Wartezeiten und in der Folge ggf. dazu, dass Schiffe die längere Route, um Kap Skagen bevorzugen.

1. Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Dauer der Außerbetriebnahme der Schleusen so kurz wie möglich zu halten?

Für die Bauwerksinspektion und die Durchführung von Instandsetzungsarbeiten müssen die Schleusenammern in Kiel-Holtenau im Jahr 2019 abwechselnd gesperrt werden, so dass zeitweise nur jeweils eine Schleusenammern zur Verfügung stehen wird. Zur termingerechten Erledigung der Maßnahme wurde ein optimierter Bauablaufplan erstellt. Um Belastungsspitzen zu beherrschen, wird so wie bei der letzten Sperrung im Jahr 2017, eine Zulaufsteuerung für die Schifffahrt eingerichtet. Darüber hinaus wird beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau eine Rufbereitschaft eingerichtet, um auch außerhalb der regelmäßigen Dienstzeiten bei Betriebsstörungen oder Havarien kurzfristig reagieren zu können.

2. Ist vorgesehen, die Bauwerksinspektion und die ggf. durchzuführenden Teilsanierungsmaßnahmen durch die beauftragten Firmen im Drei-Schicht-System ausführen zu lassen?

Nein. Während der Dunkelheit kann aus Sicherheitsgründen nicht gearbeitet werden.

3. Ist vorgesehen, die Bauwerksinspektion und die ggf. durchzuführenden Teilsanierungsmaßnahmen durch die beauftragten Firmen mit Wochenendschichten durchführen zu lassen?

Ja. Das Wochenende dient als Zeitpuffer, um während der Woche nicht planmäßig fertiggestellte Arbeiten erledigen zu können.

4. Wann soll nach derzeitigem Stand der Planung die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Ersatzneubaus der „Kleinen Schleusen“ erfolgen, wenn die grundlegende Sanierung der „Großen Schleusen“ erst nach Fertigstellung des Ersatzneubaus der „Kleinen Schleusen“ erfolgen soll (vgl. [www.thb.info/rubriken/single-view/news/einbau-der-fangedaemme.html](http://www.thb.info/rubriken/single-view/news/einbau-der-fangedaemme.html); bitte das Jahr der geplanten Inbetriebnahme des Ersatzneubaus der „Kleinen Schleusen“ angeben)?

5. Wie realistisch ist nach Einschätzung der Bundesregierung dieser geplante Fertigstellungstermin?

Welche möglichen Ursachen für Verzögerungen sind der Bundesregierung bereits bekannt, oder sind zu vermuten?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Ersatzneubau der „Kleinen Schleusen“ ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Angaben zur Fertigstellung und zur Inbetriebnahme können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der Fertigstellung der Bauentwürfe gemacht werden.

6. Mit wie vielen weiteren Sperrungen der „Großen Schleusen“ für Bauwerksinspektionen und Teilsanierungen über Zeiträume länger als eine Woche rechnet die Bundesregierung in den kommenden Jahren bis zum Beginn der grundlegenden Sanierung?

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung unterscheidet bei der Bauwerksinspektion zwischen Bauwerksüberwachung, Bauwerksprüfung und Prüfungen aus besonderem Anlass.

- Bauwerksüberwachungen laufen i. d. R. ohne Betriebsunterbrechungen ab.
- Bauwerksprüfungen finden regelmäßig alle sechs Jahre statt und bedingen eine Sperrung der Anlage.
- Bei der 2017 durchgeführten Prüfung, bei der eine Sperrung erforderlich war, handelte es sich um eine Prüfung aus besonderem Anlass. Sie war erforderlich, um die Substanz des Massivbauwerks der Großen Schleuse im Bereich der Torkammern 1 bis 6 zu analysieren. Es ist nur ein Teilaspekt betrachtet worden und nicht das Bauwerk in seiner Gesamtheit.

7. Ist nach Ansicht der Bundesregierung die Betriebssicherheit für die „Großen Schleusen“ bis zur Fertigstellung des Ersatzneubaus der „Kleinen Schleusen“ gewährleistet?
8. Hat die Bundesregierung einen Notfallplan für den Fall, dass die „Großen Schleusen“ in Kiel-Holtenau auf Grund von Bauwerksmängeln den Betrieb einstellen müssen?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind vorgesehen?

Wie beabsichtigt die Bundesregierung in diesem Fall mit dem Einnahmeausfall der vom Kanal abhängigen Unternehmen, und der im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung am Kanal tätigen Kanalsteuerer und Lotsen zu verfahren?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vorgesehenen Bauwerksprüfungen dienen der Überprüfung der Betriebssicherheit. Nach heutigem Kenntnisstand ist die Betriebssicherheit bis zur Fertigstellung des Ersatzneubaus gegeben.

